

索引号:	11220000013544357T/2005-00124	分类:	工业、交通、机械制造与重工业;通知
发文机关:	吉林省人民政府	成文日期:	2005年01月19日
标题:	吉林省人民政府关于印发吉林省汽车产业2005-2010年发展规划的通知		
发文字号:	吉政发〔2005〕3号	发布日期:	2005年01月27日

## 吉林省人民政府关于印发 吉林省汽车产业2005-2010年发展规划的通知

吉政发〔2005〕3号

各市州、县(市、区)人民政府,省政府各厅委、各直属机构:

现将《吉林省汽车产业2005-2010年发展规划》印发给你们,请认真组织实施。

吉林省人民政府

二〇〇五年一月十九日

### 吉林省汽车产业2005-2010年发展规划

吉林省国民经济和社会发展第十个五年计划提出做大做强汽车工业,吉林省十届人大常委会第八次会议通过的《振兴吉林老工业基地规划纲要》明确提出要加快建设汽车产业等五大基地。据此编制了《吉林省汽车产业2005-2010年发展规划》,这对于抓住国家支持东北老工业基地调整和改造的有利机遇,从总体上引导我省汽车产业的健康发展,把我省建成国内最大最强并具有国际竞争力的汽车产业基地,推进我省新型工业化,全面实现小康社会的目标,具有重要的意义。

#### 一、我省汽车产业发展面临的形势

##### (一)国际形势

进入21世纪以来,国际汽车产业正在发生根本性的变化,突出表现为:

1. 全球汽车产销格局发生转变。美、欧、日等发达国家汽车需求增长趋缓,亚太、东欧、南美等新兴汽车市场增速趋快。国际跨国汽车集团为适应这一变化,正在加紧自身结构调整,加快了汽车制造业向发展中国家转移步

伐。专家预测,2015年发展中国家的汽车产量占全球的份额将由目前25%增加到48%。这种变化将为发展中国家的汽车工业带来发展机遇。

2. 全球汽车产业战略性重组步伐加快。为缓解产能过剩、开发成本大幅攀升的压力,世界汽车工业进行了大规模的重组,生产集中度明显提高,汽车企业强势联合已成为世界汽车工业发展的潮流。预计到2010年,将形成5~6个大型集团垄断全球汽车产业的格局,集团间关系将由单纯的竞争向竞争与合作共生的方向发展。

3. 市场竞争日趋激烈,营销理念不断更新。欧洲、美洲、亚洲成为支持汽车产业发展的三大市场。国际汽车市场继续被几大跨国公司垄断,汽车跨国公司在全球范围内,特别是在中国等亚洲地区争夺市场份额的竞争愈演愈烈。随着汽车产业的全球化,市场向个性化、时尚化等多层次方向发展,世界汽车工业竞争的焦点越来越趋于独创性,更加注重汽车的安全、环保、节能和舒适等综合性能。为降低生产和流通成本,逐步建立从生产到销售及售后服务的营销网络体系,以适应汽车工业由制造业向制造服务业相结合的转变。

4. 技术创新成为获得核心竞争力的关键。当前国际汽车市场竞争的实质就是技术创新能力的竞争,世界各大汽车公司已把主攻方向从规模效应转向以微电子技术和信息技术为代表的高新技术改造汽车工业,围绕新技术、新材料、新工艺等重点领域,不断开发研制各种新车型,抢占竞争制高点。特别是汽车电子技术将得到更快发展,汽车工业将全面进入汽车电子时代。

5. 平台战略、全球采购、模块化供货渐成趋势。国际汽车工业正广泛采用平台技术、零部件全球采购、系统设计和模块化供货等新的经营理念,新产品开发和制造的许多工作转由零部件供应商完成,实现全球范围资源合理配置。在风险共担和利益共享的同时,逐步降低整车成本,加快汽车技术提升速度,增强了企业竞争力。

6. 节能、环保、安全成为汽车发展的主要趋势。汽车燃油的经济性得到普遍重视,新能源开发不断加快,混合燃料和燃料电池技术不断发展,氢燃料技术的开发已经启动。汽车排放标准受到全社会的关注,而且标准要求不断升级,发展环保型汽车成为趋势。与此同时,对汽车的可靠性、安全性及舒适性等要求不断提高。

## (二)国内形势

国家为进一步支持汽车工业发展,已颁布新的汽车产业发展政策,明确了我国汽车产业发展的目标、发展规划、技术政策、结构调整、准入管理、商标品牌、产品开发、零部件及相关产业、营销网络、投资管理、进口管理、汽车消费等方面政策。随着我国经济的发展,到2003年底,国内汽车产销规模已超过400万辆,每年以近30%的速度增长。未来一段时间,国内汽车需求仍呈现增长态势,据专业人士预测,到2010年,国内汽车年需求量将达到1000万辆,保有量将超过5000万辆。国内汽车市场的巨大需求潜力,为汽车产业提供了发展空间。

但随着“入世”后我国汽车工业的逐步开放,国际大型汽车跨国公司以合资合作的方式相继进入,目前国内大型整车企业,都有与国际大型跨国公司合作的背影,我国汽车工业已成为世界汽车资本、技术的重要组成部分,并正在向资本多元化、技术多样化和市场一体化的趋势发展,国内汽车市场国际化、国内竞争国际化将成为今后发展的必然趋势。

从国内零部件配套市场来看,为迎接国际化的挑战,国内几大汽车制造厂正在加紧调整自身的配套方式,逐步向系统化、模块化供货方向发展,以适应全球采购的要求。上汽提出通过系统归类、结构调整、资产重组,逐步形成6个重点零部件系统,提高系统开发及模块化供货能力,确立核心业务,优化核心业务的资源配置,培育一批开发能力强、出口量大、效益好的优先级零部件企业。东风集团确定以零部件系统化为主线,逐步实现零部件配套体系系统化、模块化、电子化。成立4?D5个系统化公司,重点发展自身具有一定优势的零部件。同时以国际合资合作为契机进行产品结构调整,以增加零部件产品的核心竞争力。地处我省的一汽集团为适应汽车工业国际化的发展趋势,提出以实现体系化、系统化、同步化、模块化、电子化、规模化最终目标,对现有零部件体系实施战略性调整,重点发展车身内外饰、底盘、环境、转向及传动、车轮、发动机附件、电子电气等七大系统模块。

总的来说,国内汽车工业的竞争异常激烈。其特点表现为:

一是由原来生产能力的竞争向产品品种、质量、价格、性能、营销、维修、服务等全方位竞争转变;

二是整车企业间的竞争向包括配套企业在内的供应链间的竞争转变;

三是用户由以公款购车为主向需求多样化和私人购车为主转变;

四是技术由国外引进为主向引进和自主开发并重转变;

五是产品进一步向以轿车为主转变;六是组织结构由分散、重复向具有规模效应的几个大集团转变。

## 二、我省汽车工业现状

我省是中国汽车工业的摇篮,自1956年7月我国第一辆解放牌载重汽车下线至今,经过近50年的建设,我省汽车工业已形成了以一汽集团公司为核心,集整车、各类专用车和汽车零部件研发、生产、贸易为一体,中重型卡车、中高级轿车、轻型车和微型车等车型全系列发展的较为齐全的汽车工业体系,并已成为国内规模最大,具有相当实力的汽车制造基地。其主要标志是:

### (一)经济总量快速增长

到 2003 年底,我省汽车工业规模以上企业 212 户,其中整车制造企业 3 户,专用车制造企业 14 户,汽车零部件企业 195 户,整个行业从业人员 17 万人,资产总额 1064 亿元。2003 年完成工业总产值 1248 亿元,销售收入 1175 亿元,利润 97.5 亿元,税金 41 亿元,这四项指标与 2000 年相比,年均增长分别为 33%、28%、34%和 15%。分别占全省工业的 50%、47%、61%和 52%。汽车产业已成为我省国民经济的火车头,对全省经济的带动作用日益突出。

## (二)结构调整成效明显

整车形成了轻、中、重、轿、微、客宽系列、多品种全面发展的产品格局。整车中轿车的比重在不断扩大,载货车在不断向专用车方向发展。到 2003 年底,一汽集团已形成年产 100 万辆汽车整车生产能力。在吉林省内实际生产各类汽车 64.06 万辆,其中轿车 35 万辆,占总产量的 54%。轿车系列三大品牌奥迪、大众、红旗具备了相当的生产能力,马自达轿车呈现出较强的发展势头,轿车市场占有率位居国内第 2 位。中重型车占有率连续 3 年保持国内第 1 位,轻微型车进入同行业前 5 位。

专用车以一汽底盘为依托,发展势头强劲,多系列、多品种全面发展,形成了 5 万辆的生产能力。2003 年实际生产各类专用车 2.8 万辆。

零部件由以零件、部件生产为主向总成、系统和模块化供货方向转变。目前全省零部件行业基本具备一级模块生产能力的企业有 8 户,19 种产品;二级模块生产能力的企业有 15 户,18 种产品;三级模块生产能力的企业有 11 户,47 种产品。除一汽集团所属企业外,一些省内企业和产品在国内也具有较强竞争能力,其中汽车电线束、轿车车灯、消音器、保险杠、变速箱控制单元、制动器、离合器、滤清器、座椅骨架、精锻连杆、等角速万向节、汽车音响系统、仪表板总成等产品在国内已形成明显优势。汽车行业的组织结构、技术结构和所有制结构调整取得了较大进展。

## (三)对外开放不断扩大

中外合资和外商独资企业的发展速度加快。截止 2003 年底,汽车行业销售收入 5000 万元以上的中外合资、独资企业 24 户,资产总额 249 亿元,完成工业总产值 550 亿元,销售收入 520 亿元,分别占全行业的 23%、44%和 43%。一汽与大众和丰田的合作不断加强,马自达的引进和生产成为新的增长点,零部件企业合资步伐不断加快。一汽丰田 V6 发动机有限公司、大众一汽平台零部件有限公司展现出良好的发展前景。富奥-江森自控汽车饰件系统有限公司、西门子威迪欧汽车电子有限公司、福耀集团长春有限公司、长春春源电线束有限公司等企业实力不断增强。长春海拉车灯、白城德尔福派克电气公司、长春佛吉亚消声器公司等一批合资、独资企业 2003 年销售收入均超过 5 亿元。汽车行业企业参与国际竞争能力有所增强。2003 年,我省汽车工业实现出口交货值 8.2 亿元,其中一汽集团整车出口交货值 3.4 亿元,零部件产品出口交货值 4.8 亿元。

我省汽车工业已具备整车制造、汽车配套、专用汽车生产及科教人才等优势,为省汽车工业的发展奠定了坚实基础。一汽集团是目前国内最大的综合性

汽车制造集团。2003年一汽集团生产汽车94万辆,其中轿车57万辆,完成工业增加值和利润分别占全省工业的37%和53%。在一汽的带动下,我省汽车零部件行业发展很快,配套产品达到2700种。到2003年底,全省规模以上汽车零部件企业完成产值172亿元,同比增长21%。同时,专用车行业稳步发展,到2003年底,专用车制造业完成产值16亿元,同比增长7%。

我省汽车工业在发展中也遇到了一些问题,主要表现在:

一是自主开发能力不够。从汽车企业来看,除一汽集团外,省内绝大部分企业不具备自主开发能力。从产品来看,除解放系列载重车外,轿车开发技术主要依赖国外,自主品牌产品尚在培育之中;零部件企业的配套产品开发仍依赖主机厂或购买国外技术,开发手段落后,周期较长,技术人员比重较低。

二是零部件企业投入不足,发展滞后,集约化程度不高,跟不上整车的发展。主要存在三个方面问题:

第一,总量不大,企业规模普遍较小。全省汽车零部件企业2003年实现产值172亿元,仅占全省汽车工业总产值的13.8%。在251户一次配套企业中,年配套产值超1000万元的不到配套企业总数的30%,部分企业的配套产值不足500万元。

第二,多数产品技术含量不高,缺乏系统集成和模块供货的能力。低水平的传统零部件多,高科技含量的配套产品少;零件多,部件少,特别是模块化供货能力不足。

第三,企业融资渠道单一,投入不足,缺乏持续改造能力。绝大部分企业缺乏自我积累和自我投入能力,银行贷款困难,加之受地域、环境、政策、信息等诸多方面的制约,对内外资本缺乏足够的吸引力,引资渠道不畅,缺乏持续投入的能力。

三是专用车品种少,技术水平低。目前,我省14户专用车生产企业产品仅有200多种。生产能力分散,市场竞争能力不强。企业创新能力弱,产品水平及附加值较低。我省大部分专用车企业从事低水平的汽车改装,雷同现象严重,缺乏自身产品特色。

四是国有企业社会负担较重。多数国有企业仍承担着大量的社会职能。企业办社会给企业带来沉重的经济负担,也严重影响了企业发展的精力和竞争力,给企业发展带来不利影响。省内部分国有企业改制不到位,企业办社会问题仍相当突出。

五是参与国际竞争的能力不够。我省的汽车工业经过引进国外先进技术、与国外大型跨国公司的合资合作,整体水平有了较大的提高。但是,轿车起步较晚,且基本上采用全部引进,逐步国产化的路子,由于技术消化吸收不够,造成自主开发能力不足,技术受制于人。关键零部件技术开发能力弱,跟不上整车的发

展。产品销售市场基本局限于国内,轿车价格仍不具备国际竞争力,在国际汽车产业分工中处于劣势地位。

这些问题是我省汽车工业发展过程中出现的,要用发展的办法加以解决。

### 三、我省汽车产业发展思路、目标任务和工作重点

基于对汽车产业发展形势的判断,我国汽车工业的发展具有巨大的潜力。结合吉林省汽车工业的实际,未来几年将是我省汽车工业发展的战略机遇期。要奋力开拓,抢抓机遇,加快发展,把吉林省建设成为国内最大最强,具有国际竞争力的汽车产业基地。

#### (一)发展思路

吉林省汽车产业发展思路:坚持科学的发展观,围绕并依托一汽发展建设“两大基地和三大体系”,即扩建长春市汽车基地,多方启动建设吉林市汽车基地,着力建设汽车零部件、专用车客车、汽车相关支撑产业三大体系。在区域布局上,加快建设长春市汽车城和吉林市汽车工业园区,使长春市和吉林市成为全国重要的汽车产业基地。在龙头建设上,支持一汽,服务一汽,做大做强一汽。在三大体系建设上,以零部件为发展重点,由依托一汽,扩大配套量,逐步转向为国内多个主机厂配套,进而参与国际分工,在支撑一汽整车发展的同时,尽快在国内形成零部件产业优势;加快专用车客车发展,加强市场细分,突出“专”字,形成专用车竞争优势,积极发展先进适用的客车;以汽车产业为龙头,带动上下游产业发展,促进汽车衍生经济,振兴汽车服务业;建立汽车工业信息网络平台,发展电子商务。通过10年左右的努力,使我省成为具有国际竞争力的汽车产业基地。

#### (二)目标任务

围绕“两大基地和三大体系”建设,到2010年建设完成100个重点项目,预计投入620亿元,把我省建成国内最强并具有一定国际竞争力的汽车产业基地。分三个阶段实施:

2005年,围绕建设一汽“五大工程”及专用车、关键零部件等30个重点项目,围绕发展汽车交通运输、商贸物流、会展、旅游、售后服务等项目,全面启动长春汽车城建设。在现有基础上,以一汽为核心,皓月大路以南,长沈铁路、飞跃路、光谷大街及其西南延长线以西,西南部绕城高速公路内外约100平方公里的区域作为规划区,扩建长春汽车基地,建立长春国家汽车及汽车零部件出口基地。同时,启动建设吉林市汽车工业园。2005年底长春基地年产整车68万辆,吉林基地年产整车12万辆,届时省内年产整车超过80万辆。其中:中重型车10万辆,中高档轿车57万辆,经济型轿车2万辆,微型车10万辆,客车1万辆,专用车5万辆。销售收入1600亿元,工业增加值450亿元,与2003年相比年均增长15%。汽车零部件销售收入达到300亿元。汽车物流和服务业形成一定规模。汽车及汽车零部件出口交货值15亿元。完成上述目标预计投入200亿元。

2006-2007年,以长春和吉林为重点,围绕轿车规模化、重型车高端产品平台技术、轻微型车整合、零部件系统化、汽车文化等建设35个重点项目,使长春汽

车城的建设形成相当规模,长春国家汽车出口基地取得较大发展,吉林基地的建设取得突破性进展。2007年底长春基地年产整车90万辆,吉林基地年产整车30万辆。届时省内年产整车超过120万辆。其中:中重型车12万辆,中高档轿车70万辆,经济型轿车10万辆,轻微型车20万辆,客车2万辆,高档商务车6万辆,专用车10万辆。销售收入2400亿元,工业增加值800亿元,年均增长26%。汽车零部件销售收入达到500亿元。汽车物流和服务业规模明显扩大。汽车及汽车零部件出口交货值20亿元。完成上述目标预计投入200亿元。2008?D2010年,围绕提高整车国际竞争力,零部件模块化、国际化,专用车系列化、批量化和汽车金融保险等建设35个重点项目,使长春汽车城和吉林市汽车工业园的建设全面完成,长春国家汽车出口基地具备相当的国际竞争实力。2010年底长春基地年产整车120万辆,吉林基地年产整车50万辆。届时省内年产整车超过170万辆。其中:中重型车15万辆,中高档轿车100万辆,经济型轿车15万辆,轻微型车27万辆,客车3万辆,高档商务车10万辆,专用车20万辆。销售收入3200亿元,工业增加值1000亿元,年均增长20%。汽车零部件销售收入达到900亿元。汽车物流和服务业形成与汽车发展相适应的规模和效益优势。汽车及汽车零部件出口交货值50亿元。完成上述目标预计投入220亿元。

### (三)工作重点

#### 1. 抓好重点产品的发展。

整车。充分发挥一汽集团的优势,抓好长春汽车城和吉林市汽车工业园区建设,以轿车为重点,同时大力发展中重型车、高档商务车、轻微型车、专用车和客车。轿车要加强与大众、丰田、马自达等跨国公司的合资与合作,做好合资和引进品牌工作,培育与世界先进水平同步的规模制造体系。同时要抓住机遇,大力培育自主品牌,扩大市场规模。中重型车要按需求进行结构调整,向重型化、专用化方向发展,保持规模效应和国情车优势;轻微型车要按中低端产品自主开发、高端产品引进的思路,优化产品结构,逐步形成多元化产品优势;客车要充分利用我省已有的客车底盘和整车基础,引进新的合作者,拓展产业规模。我省汽车在国内有比较优势,应当充分运用好经济、法律和行政手段,抓住国家支持老工业基地调整和改造的有利机遇,充分利用国内外资源,不断拓宽国内外市场,加快形成国际竞争能力。

汽车零部件。要紧跟国际零部件产业发展趋势,突出零部件的模块化发展方向。重点发展车身内外饰、底盘、环境、转向及传动、车轮、发动机附件、电子电气等七大系统模块,形成系统化、专业化,提高集成化制造水平。七大模块原则上按卡车及轿车两个体系逐步形成三个层次:第一层次为模块或系统供货企业;第二层次为部件供货企业;第三层次为零部件供货企业。为实现上述目标,要对现有零部件配套体系进行整合。一是对省内零部件企业进行整合;二是通过跳出去、吸纳进来将省内企业与省外企业进行整合;三是与国外优势企业合资合作。以此来增强七大模块核心企业的开发能力,完善其配套体系。要按照七大模块的三个层次,积极扶持大众一汽平台零部件有限公司PQ35平台底盘系统的建设,支持富奥汽车零部件公司实现系统集成和模块化供货,并带动省内零部件企业的整合。支持一汽丰田V6发动机、一汽四环股份公司、长春一汽四环公司、长春旭阳集团、长春恩福油封、长春海拉车灯、长春春源电线束、白城德尔福

派克电气、四平方向机械、吉林北方捷凯传动轴、白城通业集团、西门子汽车电子、长春佛吉亚消声器、吉林汽车制动器、长春轮胎有限公司等 100 户重点企业的发展。围绕重点企业,支持汽车发动机、变速箱、车桥、转向系统、制动系统、电线束、保险杠、车灯、汽车轴承、尾气净化器、消声器、玻璃升降器、汽车滤清器、汽车内饰件、轿车扬声器、安全带、轿车门焊接总成、等角速万向节、电动玻璃升降器、组合仪表、飞轮齿环、汽车轮胎等 100 种重点产品的发展,发挥各自的优势和特色。特别要跟踪马自达、红旗等新的轿车增长点,催生一批新的零部件产品,使我省零部件大量进入马自达平台,提高配套量和配套水平。同时,积极促进相关产品整合,建设冲压中心、压铸中心和锻压中心,形成专、精、特产业链。要针对当前世界汽车零部件集团对技术、市场、配套实行三大垄断的实际情况,分类分层次促其发展。具备自主开发能力的企业和生产产品技术含量高的企业要加快发展;不具备自主开发能力的企业积极走合资合作、开放带动的路子,与有实力的大集团联合共同发展。对运输不方便的零部件,要充分利用与一汽的地缘优势,引导企业就近就地抓紧发展。同时,按专业化分工,以不同的组织形式,分层次发展汽车零部件。从最高层次上发展企业集团,使其具有产品开发、系统配套、模块供货和参与国际分工的能力。从第一层次上发展小型巨人企业,使其按系统开发产品,按规模经济组织生产。从第二、三层次上发展专业化协作企业,为企业集团和第一层次企业提供配套,形成规模效益。零部件企业的产品要积极面向省外、国外,在为主机厂配套的同时注重服务社会市场。首先要成为国内零部件供货地,争取成为世界供货体系成员。

专用车和客车。要运用市场规则,发挥一汽底盘和品牌等资源优势,放手发展专用车。自卸车、厢式车、罐式车、环保清洁车等产品要发挥比较优势,积极开拓市场,逐步提高市场竞争力和占有率。积极进行专用车产品结构的调整,针对我省专用车的实际,突出“专、精、特、新”,加大专用汽车产品的开发和生产,满足不同层次的市场需要。一是已有优势的专用车企业,要进一步发挥技术力量强、配套半径小等各种优势,在竞争中谋求生存和发展。二是积极引进外来资本和技术,加快资本多元化运营步伐,加大专用车的合资合作工作力度。在专用车企业较集中的长春、四平两市,形成以合资、民营为主的经营体制。同时,采用分散网络制造的方式,建设专用车虚拟企业。三是根据企业产品自身特点,以市场为导向,加大适销对路专用车的发展力度,提高产品的互补性,真正形成多品种生产、专业化协作的格局。

要依托一汽的优势,以长春、延边、四平为重点,发展客车底盘和先进适用的客车。积极适应客车市场的需求变化,引进新的合作者,开发新技术、新产品,提高我省客车的市场竞争力。

2. 推动重点技术的开发和应用。汽车工业是国际性产业,要瞄准世界汽车工业发展的趋势,以发展汽车电子技术、新型能源技术、自动变速箱技术、发动机排放欧 IV 法规技术、CAD/CAE/CAM 一体化技术、制造过程自动化技术和管理技术为重点,提升整个行业的技术水平和综合竞争力。

汽车电子技术。一是发展汽车电子控制装置。主要包括发动机、底盘、车身电子控制。如电子燃油喷射系统、制动防抱死控制、防滑控制、牵引力控制、电子控制悬架、电子控制自动变速器、电子动力转向等。二是发展车载信

息系统。将车载计算机与汽车仪表、汽车安全系统相连,组成更为完整的车载设备系统,使之向智能化、多功能化和网络化发展。

新型能源技术。积极开发和应用燃料电池、乙醇汽油、天然气和氢燃料技术,发展电动汽车、混合动力汽车,使之成为我省汽车产业新的经济增长点。

自动变速箱技术。利用传统机械手动变速器和离合器的基础,应用电子技术和自动变速理论,以电子控制单元为核心,通过液压执行机构控制离合器的分离与接合、选换挡操作和通过电子装置控制发动机的供油,实现起步、换挡的自动操纵。2005年推出6档中型变速箱的AMT产品,到2006年推出多档重型变速箱的AMT产品。

发动机排放欧IV法规技术。加强欧III之前技术的开发应用,积极开展中重型柴油机满足欧IV排放法规技术的研究和开发工作。以适应我国分阶段推行欧洲标准的要求,提高整车产品的国内、国际竞争力。CAD/CAE/CAM一体化技术。以重点企业为主,加强3C平台的建设,对汽车及主要零部件的设计逐步实现从二维设计到三维设计、从经验设计到以CAD/CAE为基础的优化设计的转化,提高产品设计质量,缩短产品开发周期,降低产品开发成本,增强企业自主开发能力的建设。

制造过程自动化技术。要逐步跨越以机械化生产为主、单机自动化、刚性自动化的阶段,积极采用数控机床、加工中心,努力实现柔性自动化,并向智能化、集成化方向发展。同时,推广采用优质高效节能节材工艺及装备,有条件的企业要采用高精密加工、激光加工等新型加工方法。

管理技术。要广泛应用计算机辅助管理和精益生产方式为代表的现代科学管理,重视生产模式、组织和管理体制的变革及创新,积极适应现代化管理的要求。

### 3. 促进自主品牌的发展。

鼓励企业提高研发能力和技术创新能力,积极开发具有当代先进水平和自主知识产权的整车和零部件产品。实施品牌经营战略。在整车上,突出发展解放和红旗两大自主品牌,力争到2010年实现产销规模的新突破,使之具备国际竞争力;在零部件上,培育一批实现规模生产并进入国际汽车零部件采购体系的优势企业,形成若干驰名的零部件产品自主品牌。

4. 以汽车为龙头,带动相关产业,发展衍生经济,形成集群优势,支撑汽车产业发展。

汽车产业关联度大,带动力强。经验数据显示,汽车工业每增值1元,可带动上游产业增值0.63元,下游产业增值2.65元,汽车工业每增加1个就业人员,可带动上下游产业增加10到15个就业人员。因此,在做大做强汽车产业的同时,要发挥其产业特点,结合我省实际,拉动化工、冶金、机械、电子、轻纺、科研设计等上游行业的发展,推动商贸流通、交通运输、金融保险、租赁、售后服

务、二手车市场、旅游等下游产业的发展,拉伸产业链,形成上中下产业共同发展的集群优势。在不断壮大关联产业的同时,支撑促进我省汽车产业的发展。

#### 四、保障措施

##### (一)支持一汽、服务一汽,做大做强一汽

汽车在全省经济中具有举足轻重的地位。一汽的发展是吉林省汽车产业发展最基本的基础条件,一汽兴吉林兴。根据一汽的规划,一汽汽车产量将快速增长,对我省经济的带动作用将越来越大。为此,要统一认识,动员全省的力量,树立全省支持一汽、服务一汽的理念,确保做大做强一汽集团。

1. 支持一汽剥离办社会职能,帮助其完成精干主体,剥离辅助的任务。
2. 对一汽用地、道路改造、水电气供应等方面给予全力支持。
3. 完善和落实支持一汽发展的优惠政策,创造为一汽服务、让一汽满意的软环境。
4. 扩大一汽与德国大众、日本丰田、马自达等汽车跨国公司的合作领域和规模。以中重型车、轿车、轻微型车三大体系为主,建立完善一个技术中心,构造采购、营销两大网络,改造发动机、变速箱、车桥三大总成,提高焊接、涂装、总装三大工艺技术水平。重点建设现代化卡车基地、一汽大众 66 万辆轿车、30 万辆红旗和马自达轿车、丰田合作工程、轻微型车和商务用车基地建设等五大工程,加快实现规模百万化、管理数字化、经营国际化的目标。

##### (二)推进体制创新和机制创新,增强汽车工业的活力

汽车工业是竞争性产业,必须适应市场经济的要求,进一步深化汽车工业管理体制的改革。政府相关部门要切实转变职能,简化办事手续,提高为企业服务效率。企业要加大改制力度,国有企业要积极引入非国有资本,实现投资主体多元化。中小企业要放开所有制界限,从国有领域逐步退出,并支持民营、外资等资本进入国有资本退出的领域。

##### (三)大力提高开发能力

汽车工业的核心竞争力在于开发能力。今后一个时期,必须把汽车工业开发能力的建设摆在更加突出的位置来抓。总的建设目标是,到 2010 年,全面提高中重型车的开发能力,基本改变轿车开发技术主要依赖国外的局面,初步建立起自主开发轿车的平台,形成关键零部件的自主开发能力,专用车的开发能力得到全面提升。

1. 要加强企业技术中心建设。技术中心建设应当利用现有基础,在有条件的企业全面推开。已经建立技术中心的企业,要在推进技术创新的同时,大力推进制度创新,建立充满活力的运行机制,使技术中心上规模、上档次、上

水平,与国际标准接轨。尚未建立技术中心的企业,可以通过企业原有技术开发机构重组、产品开发类研究所与企业技术开发力量相结合、借助高等院校和科研院所力量联合组建等方式,加快企业技术中心的建设。今后凡是进行改造的重点骨干企业,要把技术中心的建设作为技术改造的重要组成部分,确保技术中心建设的资金需要。

2. 促进企业与大专院校、科研机构结合,培育和完善为中小企业服务的支撑体系。依托我省科研和高等院校力量较强的优势,形成一批具有示范作用的紧密型产学研联合体,增强联合开发新产品、新技术的能力。结合科研体制改革,使有条件的科研院所转制为面向中小企业服务的技术开发基地,加快科研成果的商品化、产业化进程。

3. 建立健全企业技术开发机构。企业经营者,要高度重视技术开发机构的建设,根据需求和可能,设立专门的技术开发机构。要针对目前一些技术开发机构存在的问题,从建章建制入手,采取措施,充实必要的人员和科研开发手段,改善工作环境,不断提高新产品和新技术开发的效率和成功率。

#### (四) 加快建设长春汽车城和吉林市汽车工业园区

按照汽车工业的区域布局,着力形成长春、吉林两市汽车工业的集群优势,加快四平、白城、白山、辽源等市汽车工业的发展,支持公主岭、舒兰、伊通汽车工业上规模、上水平,提高竞争力。以一汽为龙头,以汽车零部件和专用车客车为两翼,以建设长春汽车工业园为契机,加快长春汽车城的建设,把长春建设成为全国最强的汽车生产基地。

1. 把汽车产业做大,形成整车与零部件相互依存,共同发展的集群优势。

2. 发展汽车文化、汽车教育和汽车体育。树立汽车理念,加强汽车宣传,搞好汽车展览,扩大汽车旅游,塑造汽车形象和标识,实施汽车品牌战略。整车主要打一汽品牌,汽车零部件也要打出“富奥”等具有“中国长春”特色的品牌。

3. 积极发展汽车贸易和服务业。在搞好汽车及零部件国内贸易的同时,扩大对外贸易,有条件的企业可以到境外办厂。要结合加入 WTO,发展汽车金融、保险、销售代理、维修、美容等服务业,支持发展汽车信用消费,积极发展汽车租赁和二手车市场,推动汽车消费。

4. 支持长春建立汽车物流中心,使长春成为国内汽车生产和销售的集散地。发挥城市功能,把汽车的物流、资金流和信息流网络建立起来。建立面向全国的汽车零部件仓储、批发、零售中心。汽车零部件的销售,既要面向配套市场,又要面向维修市场;既要面向省内,又要面向全国和国际。要充分发挥我省汽车零部件的比较优势,以长春汽车贸易城为依托,建立在国内具有一定规模和实力的汽车零部件营销中心,把汽车零部件的市场营销做活做大。

5. 建立长春国家汽车及汽车零部件出口基地。积极开展工作,争取国家支持,加快出口基地的规划和建设。充分利用现有出口资源,吸引聚集一批优势出口企业,迅速扩大出口规模,提高参与国际市场竞争的能力。

6. 建立汽车工业信息网络平台,提供及时、准确和全面的信息。充分运用现有网络资源,以一汽和地方共建的方式,建立面向国内和国际的汽车、汽车零部件及专用车信息网络,实现企业间的信息共享,提高企业决策的科学化,增强企业对市场的快速反应能力。积极发展电子商务,运用信息技术和网络技术,实现企业间供应链与价值链的对接,实现网上交易业务的正常运作。

与此同时,加快吉林市汽车工业园的建设步伐。加强与一汽集团及其他汽车生产企业的合资合作,推进现有企业的改造重组,重点建设 15 万辆经济型轿车、轿车发动机、轻微型汽车、商务用车和汽车配套等项目,把吉林市建成我省第二个汽车基地。白城、四平、白山、辽源等地区,要发挥为一汽等国内主机厂配套的优势,抓好汽车零部件和专用车的发展,不断提高参与市场竞争的能力。公主岭、舒兰、伊通、延吉等县(市)要发挥比较优势,加快零部件、专用车和客车的发展。

#### (五) 抓住振兴老工业基地的机遇,加强投资引导,搞好汽车工业的技术改造

国家实施的东北老工业基地调整改造政策,特别是国家发改委工业司制定的 2004 年度国债专项投资指南及新出台的《国家汽车产业政策》,已明确提出支持“汽车自主品牌产品开发和汽车零部件本地化”,对于推动汽车产业的改造,进一步促进强势企业的发展,都具有重要的意义。我省要抓住这一难得的机遇,按照国家产业政策,加强对固定资产投资的引导,依据自身的实际及比较优势,确定与汽车工业发展相适应的改造项目,力争纳入国债项目计划,得到国家的支持。在争取国家支持的同时,要多渠道引进资本,确保重点项目的投入。今后一个时期,要以企业为主体,按照技术可行、经济可为、市场可容、资源可供、环保可容、现实可能的原则,着重抓好 100 个重点项目的实施,提高项目运作的成功率。

#### (六) 大力开展招商引资,扩大出口,发展开放型经济

加强一汽等重点企业对外合资合作步伐,扩大一汽与德国大众、日本丰田、马自达等公司合作领域、规模及车型。支持我省 50 户重点零部件配套企业加快与国际知名汽车零部件集团的合资合作。尽快实现车身内外饰、底盘、环境、转向及传动、车轮、发动机附件、电子电气等七大系统模块的合资合作,提高零部件的集成化制造水平,促进我省汽车工业融入全球汽车制造体系。对我省重点汽车及零部件企业,省里优先给予核销不良资产、剥离办社会职能等政策扶持,提高资产质量,增强自身吸收外资和民间资本的能力。对于已具备合资条件的企业,要积极寻求国外合作伙伴;对于暂时不具备合资条件的企业,可采取先引内资强身、再引外资发展的办法,实现与国外企业的合资合作,提高零部件行业的整体实力,尽快形成零部件产业集群。在积极抢占国内汽车及零部件市场的同时,要下大力气培育出口产品,提高其国际市场竞争能力。

### (七) 贯彻落实汽车产业发展政策和法规, 发展企业集团和小巨人企业

依据汽车产业发展政策、行政法规和技术规范的强制性要求, 对企业及其产品实施管理, 规范各类经济主体在汽车产业领域的市场行为。引导汽车工业避免散、乱和低水平重复建设, 鼓励汽车企业集团化发展, 扩大企业规模效益, 提高市场集中度。支持发展大型汽车零部件集团和小巨人零部件企业。

### (八) 加强软硬环境建设, 促进汽车产业发展

要重点支持汽车工业, 努力为汽车工业发展创造高效廉洁的政务环境、诚信公平的市场环境和规范公正的法制环境。要消除对汽车消费的不合理限制, 清理收费, 规范税费。要适应扩大汽车消费的需要, 完善城市规划, 加强城市道路、停车和加油设施建设, 改进车辆和道路管理。要整顿和规范市场秩序, 坚决打击制造和销售假冒伪劣产品、拼装车的行为, 切实保护汽车产品的知识产权。要在发展汽车中介服务的同时, 加强规范和监管, 使之健康发展。

### (九) 加强人才培养, 满足汽车产业发展需求

建立健全有利于企业经营者成长的激励机制和竞争机制, 培养一批具有职业特点的企业家队伍。同时要重视科技、管理、营销等专业人才的培养和使用。完善激励机制, 为他们创造施展才华的良好工作、生活环境。拓宽人才引进渠道, 大力引进国内外专业人才, 为整个产业服务。要采取各种有效手段对现有职工进行岗位培训, 全面提高职工队伍素质。

### (十) 加强组织领导, 转变政府职能, 为汽车工业发展创造良好环境

在汽车产业基地领导小组的指导下, 加强对汽车工业的研究、规划和协调服务, 解决汽车工业发展中的重大问题。成立吉林省汽车产业发展办公室, 具体负责制定中长期发展规划, 组织实施汽车产业结构调整, 监控经济运行情况, 搞好对一汽的服务, 协调地区间、行业间及企业间的关系, 指导企业改革重组、合资合作、投资融资、科技进步及信息交流等。有关市州和部门要围绕汽车工业这个支柱产业制定工作措施, 确保国家和省里出台的鼓励企业投资、开发、出口等政策的落实, 对汽车工业发展中的重大问题要及时协调解决。加强汽车行业协会等中介组织的建设, 进一步完善服务功能, 强化服务意识, 提高服务质量和水平。吸收政府、协会、大专院校和科研院所的汽车行业专家, 组成专家智囊团, 对汽车行业规划、重大结构调整和重点技术改造项目提供咨询指导。

### (十一) 加强对汽车工业的政策支持

1. 建立支持开发能力建设的政策体系。企业研究开发新产品、新技术、新工艺实际发生的费用可以据实扣除。当年实际发生的技术开发费比上年增长 10% 以上的, 可再按当年实际发生额的 50% 抵扣企业当年应纳税额。对集团公司集中进行的技术开发, 可以采取提取技术开发费的形式; 鼓励私人资本进入开发能力建设领域; 对重点技术中心建设项目, 给予适当贴息; 鼓励企业技

术中心科研人员以技术要素参与收益分配;企业完成的重要科技开发项目,可从项目税后利润中提取一定比例作为奖金奖励有功人员等。

2. 建立汽车产业发展专项资金。该资金专项用于汽车产业基地建设。重点支持企业建立技术开发中心,建立健全对中小企业的技术支撑体系;用于重点技术改造项目贴息;用于支持汽车及关键零部件的研发;用于支持企业分离办社会职能。

3. 支持企业利用我省科研、教育的优势,加强产学研结合。重点产学研合作项目优先纳入省新产品开发、新技术推广和技术改造计划,优先落实项目资金、安排贴息和补助。企业和高等院校、科研单位共建的技术中心,除享受相应的技术中心政策外,可享受独立科研院所的相关优惠政策;科研院所进入企业和企业集团,成为企业的技术中心,可保留科研院所牌子,享受独立科研院所的优惠政策。

4. 汽车行业重点企业除享受国家和省老工业基地优惠政策外,在申报国债项目、申请技术改造项目贴息、申请新产品新技术开发补助、征地用地等方面给予优先考虑。